



## **Autorità di regolamentazione dei trasporti. Presentato il rapporto annuale al Parlamento**

di Giovanna Visco

Roma 16 luglio 2015 - Le offerte dei trasporti e dei servizi in Italia sono adeguate?? E' quanto si chiede il Presidente Andrea Camanzi, accompagnato dai componenti del Consiglio, Barbara Marinali e l'On. Mario Valducci, introducendo ai giornalisti la Mission della Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla vigilia della presentazione del secondo Rapporto annuale al Parlamento, dopo un anno e sei mesi di operatività effettiva.

Costituita nel 2011 in pieno Governo Monti, in generale un po' dimenticata durante la sua implementazione, ma non dalle imprese di logistica e di trasporto che annualmente sono tenute a versare una quota per il suo mantenimento, oggi l'Authority è operativa con piena chiarezza di intenti. Il suo obiettivo è il raggiungimento della efficienza economica del sistema dei trasporti italiano attraverso la regolazione economica sia dell'ingresso nel mercato dell'offerta, soprattutto con l'introduzione delle gare, che dei livelli e qualità delle erogazioni. "C'è molto lavoro da fare" sottolinea Camanzi "troppo a lungo si è rimasti concentrati sullo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti, senza dare attenzione al come queste si trasformano in servizi. L'infrastruttura è una parte dell'efficienza dei trasporti".

Sotto il mirino dell'ente, che prende a riferimento l'orizzonte comunitario europeo in materia di trasporti, tutto l'universo della mobilità di merci e passeggeri che si esprime nel Paese, indipendentemente dalle infrastrutture e dai mezzi scelti per gli spostamenti. Con il suo potere di regolazione economica essa intende anche garantire in ogni angolo del territorio nazionale la qualità minima dei servizi, con una soglia riconducibile ad "un almeno" uguale al resto d'Europa. Raggiungere efficienza economica tenendo conto dell'offerta quanto della domanda, con un piede nel futuro è quanto vuole affermare nei fatti: "Siamo convinti dell'enorme cambiamento nei trasporti soprattutto per le tecnologie mobili che hanno cambiato le abitudini e le esigenze degli individui e delle merci". In questa direzione vanno gli atti di segnalazione al Parlamento perché apporti modifiche legislative a favore dei nuovi servizi di mobilità urbana, delle piattaforme elettroniche e della introduzione di nuove figure nell'autotrasporto non di linea di persone, che i recenti casi della Uber hanno portato alla ribalta in Italia.

Sulla logistica delle merci su ferro l'Authority ritiene che vadano riviste le regole del gioco alla luce della preoccupante mancata crescita dei numeri trasportati. "Non basta l'infrastruttura e la dotazione di mezzi, la merce si muove in un processo che ha mancato di tecnologie e di adeguamenti alla domanda". Una considerazione che ha trovato attuazione in ambito Alta Velocità (AV), per la quale l'Authority ha aperto una procedura perché i servizi commerciali trovino una risposta alle esigenze della nuova tipologia passeggeri prodotta dal pendolarismo tra città e città scaturito con l'avvento della AV. "Non essendo servizi OSP (Obbligo di Servizio Pubblico) sono liberi e quindi devono offrire i servizi richiesti dalla domanda a condizione che essa sia redditizia" spiega Camanzi.

Per autostrade e aeroporti, invece, il potere di regolazione indipendente dell'Authority è stato limitato dallo SbloccaItalia del 2013. Infatti per le concessioni autostradali i suoi poteri sono limitati alle sole nuove concessioni, mentre le 27 attualmente in essere (assegnate di volta in volta a fine lavori senza gara) perdurano in una situazione inerziale, critica Camanzi. Gli aeroporti, invece, escludendo i servizi/diritti passeggeri che restano di competenza ENAC, l'Authority sta procedendo all'adeguamento dei diritti aeroportuali singolarmente, il cui blocco dal 2000 ha congelato il settore. Secondo Camanzi questo dà "la possibilità ai gestori di programmare le previsioni future. La corretta regolazione del settore porta alla sua razionalizzazione, come dimostrano i recenti accorpamenti e l'entrata in Borsa dell'aeroporto di Bologna. Cioè una regolazione che guarda al futuro e non si limita a guardare gli investimenti per le infrastrutture ma guarda alla qualità dei servizi e ai nuovi servizi. Tutto questo senza passare per le Camere e per il Governo".

Sul lato mare, l'Autorità dei Trasporti ha aperto una procedura sul cabotaggio marittimo, con particolare attenzione su quello per le isole minori, considerato alla stregua del trasporto pubblico locale.

In previsione di una riforma dei porti, spiega Valducci che l'Autorità auspica che si distinguano meglio nel testo le caratteristiche tra Autorità portuali, intesi quali enti di gestione del bene demaniale, e l'Autorità dei trasporti, che attua, invece, le regole per l'accesso ai servizi. Regolazione che significa introdurre le gare per gli art 18 della legge 84/94 (concessionari dei terminal portuali), per i quali finora non è mai stata fatta una gara di assegnazione ma si è deciso sempre in termini privatistici, così come per i Servizi Tecnico Nautici. Secondo l'Authority, considerando l'orientamento di separazione tra infrastrutture portuali (AP) e i servizi (AdT), relativamente ai piani di investimento nelle infrastrutture essi vanno bene solo se aumentano traffici di merci e passeggeri e questa valutazione va fatta localmente, considerando lo spostamento dei traffici in termini locali.

## APPROFONDIMENTO SUI PORTI

**Dalla Relazione di sintesi letta in Parlamento da Andrea Camanzi, Il Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti pagg. 13-14. Stralcio integrale.**

L'Autorità segue, inoltre, con attenzione la proposta di un Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. A

quest'ultimo proposito, auspica che le tariffe per l'accesso ai servizi portuali rispondano a criteri di efficienza economica e che sia mantenuta la proposta della Commissione in ordine alla istituzione da parte degli Stati membri di organismi nazionali indipendenti di vigilanza. Così configurata la proposta della Commissione sarebbe in linea con l'assetto istituzionale previsto dalle norme istitutive dell'Autorità. Nella visione dell'Autorità, occorre incentivare lo sfruttamento delle economie di scala, l'innovazione tecnologica e lo sviluppo di mercati competitivi che premiano più la propensione al rischio che la difesa delle rendite. Occorre altresì promuovere l'offerta dei servizi a condizioni commerciali e in concorrenza; ciò stimola la crescita del mercato ed il valore delle imprese che vi operano e degli asset impiegati. Occorre, inoltre, promuovere l'efficienza dei servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed il miglior uso della capacità delle infrastrutture. L'intervento pubblico rimane connotato al settore dei trasporti. La presenza del regolatore indipendente non ostacola le scelte di investimento, la definizione di obblighi di servizio pubblico e le politiche di sviluppo del Parlamento e del Governo. Essa rende, invece, tali scelte misurabili e confrontabili con i costi di possibili alternative a vantaggio della qualità e della trasparenza dei processi decisionali e nell'interesse di utenti e contribuenti. Beninteso, nessun modello di regolazione economica indipendente può avvalorare la remunerazione di investimenti sovradimensionati e socialmente non giustificati. Né può un regolatore indipendente riconoscere azioni di riequilibrio economico delle imprese che erogano i servizi pubblici a prescindere dalla pertinenza e dalla efficienza della struttura dei loro costi.

### **Dal Rapporto annuale versione integrale.**

#### **Attività e procedimenti pagg. 109-110. Stralcio integrale.**

Il settore portuale

I porti rientrano tra le infrastrutture per le quali l'art. 37 comma 2 lett a) dispone che l'Autorità garantisca condizioni di accesso eque e non discriminatorie anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci. Manca, tuttavia, una espressa armonizzazione di queste disposizioni con quelle contenute nel Codice della navigazione e nella legge n. 84 del 1994 di riordino del sistema portuale, con conseguenti rischi di sovrapposizione di compiti con altri soggetti pubblici, quali in particolare le Autorità portuali.

In materia di concessioni portuali, regolate dall'art. 18 della legge n. 84/1994, l'Autorità ha espresso la propria contrarietà a provvedimenti di rinnovo o proroga senza gara che alterano la concorrenza nel mercato, secondo i principi già affermati nella giurisprudenza comunitaria e nella Comunicazione sui porti del 2007 della Commissione Europea. Altra area in cui l'Autorità

può svolgere un ruolo importante è quello dei servizi di interesse generale (illuminazione, pulizia, raccolta rifiuti, manutenzione e riparazione, servizi informatici e telematici, servizi di manovra ferroviari, etc.) di cui alla legge 84/1994 art. 6 comma 1 lett. b). Con riferimento ad alcuni di tali servizi, quale quelli di manovra ferroviaria e di traghettamento, può configurarsi (nel caso siano assegnati in esclusiva) una competenza dell'Autorità in ordine alla definizione degli schemi dei bandi di gara, ai sensi del D.L. 201/2011 art. 37, comma 2, lett.f). Anche nel settore dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio), che costituiscono servizi spesso indispensabili per l'accesso alle infrastrutture portuali, l'Autorità potrebbe svolgere un ruolo importante attraverso la definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe, sulla base del decreto legge 201/2011 art. 37 comma 2 lett. b). Occorre tuttavia raccordare tale previsione normativa, riferita a tutte le modalità di trasporto, con la precedente disposizione (legge 84/1994 art. 14 comma 1-bis) che assegna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la specifica competenza in materia di definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici.

In conclusione le prerogative dell'Autorità in ambito portuale sono molteplici, seppur non tutte espresse in modo esplicito dal legislatore eppure ricavabili da un raccordo sistematico del quadro legislativo. Risulta comunque indispensabile, al fine di evitare sovrapposizioni funzionali con gli altri soggetti operanti nel settore, raccordare in modo sistematico il riparto delle competenze dell'Autorità. È auspicabile che ciò avvenga nell'ambito della riforma del settore portuale preannunciata dal Governo per i prossimi mesi.

L'Autorità segue, inoltre, con attenzione la proposta di un Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. A quest'ultimo proposito, auspica che le tariffe per l'accesso ai servizi portuali rispondano a criteri di efficienza economica e che sia mantenuta la proposta della Commissione in ordine alla istituzione da parte degli Stati membri di organismi nazionali indipendenti di vigilanza.

